



Historic Club Schio Cas. Post. 156 - 36015 Schio (Vicenza) - Notiziario non periodico riservato ai Soci - n. 92 - Luglio 2020 - anno XXVI



## Buon 100° Anniversario Roma-Tokyo al "Ferrarin"

Domenica 21 giugno 2020, finalmente i motori hanno ripreso a suonare e le carrozzerie a farsi ammirare e baciare da un piacevole caldo estivo. L'occasione è stata il raduno volto a celebrare i cento anni del volo Roma-Tokyo compiuto da Arturo Ferrarin oltre un secolo fa. Infatti, nonostante i progetti del club per festeggiare il volo fossero previsti per la fine del recente maggio (il volo si concluse il 31 maggio 1920), un nemico silenzioso ci ha costretti a casa per decreto. Superata questa anomala situazione, su invito via mail, hanno risposto con entusiasmo moltissimi soci tanto che, dovendo rispettare il distanziamento e garantire un incontro senza problematiche, si è dovuto limitare il raduno a 36 vetture, 4 motociclette e una ottantina di persone. Il luogo dell'incontro non poteva che essere l'aeroporto Arturo Ferrarin di Thiene, città che diede i Natali al 'nostro' Icaro il 13 febbraio 1895.

Dopo il posteggio alla spicciolata delle vetture in area riservata, a fianco del Lockheed F104 Starfighter con colorazione dedicata al pilota vicentino ed alla sua impresa, gli equipaggi hanno potuto consumare una colazione al bar dell'aeroporto e poi visitarne il vicino museo. Data l'occasione dove nell'hangar

dedicato il sig. Giorgio Bonato ha gentilmente illustrato il contenuto e la storia che lo accompagna, i



presenti sono stati divisi in due gruppi; mentre un gruppo visitava il museo, il secondo veniva intrattenuto dal nostro consigliere Diego Filippi che ha raccontato le gesta dell'epica impresa e la storia del pilota thienese. Finita la visita i presenti si sono finalmente calati negli abitacoli o seduti sui sellini dei propri mezzi e sono partiti, con alla guida del gruppo una Fiat Balilla Spider, lungo un percorso panoramico sulle colline delle Bregenze permettendo, con una davvero luminosa giornata, di godere ed apprezzare con perfetta intensità, le bellezze delle colline vicentine. A conclusione del giro panoramico, tutti i partecipanti si sono trovati per un pic-nic al maneggio Rozzampia, ubicato dietro alla villa Cà Beregane, fulgida testimonianza di architettura del Sedicesimo secolo, progettata

dall'architetto-ingegnere Antonio Pizzocaro, dove elementi estetici manieristici si fondono con la concretezza della semplicità rurale. L'incontro ha permesso di raccontare come i soci ed i propri mezzi hanno sopportato il lockdown e come, vista la bellezza della giornata dopo tanto clima ostico, sia stata perfetto viatico ai futuri incontri culturali e di condivisione per la passione motoristica. Piccolo appunto: durante il percorso sulle colline, moltissime persone levavano il pollice in segno di approvazione, c'era chi salutava, chi si fermava ad ammirare il passaggio dei mezzi ma, soprattutto, moltissimi riprendevano con il telefono cellulare il transito dei mezzi. Vuoi vedere che ciò che era rappresentato un nemico, ora è visto come una parte di un passato più sereno della confusione da pandemia? A volte il passato è la chiave per potere leggere con maggiore chiarezza il futuro. O, come scrisse Dostoevskij: "La bellezza salverà il mondo". D.F





# L'epica impresa di uno spirito libero

Sono trascorsi 100 anni dal 31 maggio 1920, data in cui Arturo Ferrarin, accompagnato dal suo meccanico motorista Gino Capannini, completano il volo vagheggiato da Gabriele D'Annunzio e Haru-Kichi Shimo in cui Italia e Giappone suggellavano la loro amicizia.

**M**a, andiamo per ordine: Arturo Ferrarin è il sesto figlio (su sette) della dinastia che vede nella provincia di Vicenza l'avanguardia dell'industria laniera tessile con i Rossi (attività iniziata nel 1817 a Schio) a fare da apripista, i Ferrarin (anno 1830 a Thiene) e i Marzotto (anno 1836 a Valdagno). Si tratta di persone ed aziende intraprendenti, protese al futuro, tant'è vero che la prima automobile in circolazione in Italia, è la Peugeot Type 3 (numero di telaio 25) del 1893 di Alessandro Rossi. In questo clima di fiducia nel futuro e nella tecnica, Schio diviene fulcro dello sviluppo dei primi mezzi volanti, i dirigibili: nel 1905 l'Italia di Almerico da Schio svolge il primo volo mentre nel 1910 è la volta dell'Ausonia di Nico Piccoli. Non deve quindi stupire che, nella famiglia Ferrarin si respirino gli stessi stimoli di fiducia nel futuro e d'avanguardia, inoltre lo zio di Arturo, Francesco, sarà un pioniere dell'aria partecipando con il D'Annunzio, il 9 agosto 1918, al celebre sorvolo di Vienna in una formazione di 8 aerei dell'87ª Squadriglia Serenissima. Arturo Ferrarin fin da giovane, manifesta spirito libero e indipendente: nel 1915 si diploma Perito Commerciale e Ragioniere all'Istituto Tecnico Fusinieri di Vicenza e, deciso a non seguire l'azienda di famiglia, l'11 giugno dello stesso anno, decide di arruolarsi volontario nel Battaglione Genio Aviatori. È dichiarato idoneo al volo nell'estate 1916 e inizia a volare nel marzo del 1917 dalla base di Cameri (NO) divenendo istruttore di volo a Cascina Costa (VA) alla guida dei Nieuport. Nel dicembre del 1917 si trova a Istrana (TV) nell'82° Stormo Caccia dove si distingue per avere abbattuto due velivoli avversari il 28 gennaio e 2 marzo 1918 e, nel mese di maggio, riceve i gradi di tenente. La guerra finisce ma Arturo non abbandona la divisa: nel 1919 lo troviamo a Quinto di Treviso nella 91ª Squadriglia Baracca per poi essere dirottato a Torino dove fece la conoscenza con il collega Guido Masiero di Cadoneghe (PD) con cui dividerà, su altro aereo, l'avventura verso Tokyo. Ferrarin, con Masiero, furono inviati a Parigi per rappresentare l'Italia vincitrice della guerra assieme ad altri commilitoni d'aria dell'Europa e subito dopo, raggiunsero l'Olanda per il primo Air-show a scopo commerciale della storia. Nonostante l'Ansaldi Balilla A8 fosse aereo tecnologicamente superato, Arturo diede sfoggio di abilità di pilotaggio e con grande maestria riuscì ad impressionare il pubblico ed i colleghi (il solo suo pari sarà un pilota francese) consentendo all'Ansaldi di garantirsi contratti ed al pilota thienese, di ricevere una medaglia ed onori da parte del re d'Olanda. In questo periodo di ritrovata pace, si inizia a considerare l'aereo quale mezzo

maestria riuscì ad impressionare il pubblico ed i colleghi (il solo suo pari sarà un pilota francese) consentendo all'Ansaldi di garantirsi contratti ed al pilota thienese, di ricevere una medaglia ed onori da parte del re d'Olanda. In questo periodo di ritrovata pace, si inizia a considerare l'aereo quale mezzo



30 maggio 1920. L'arrivo ad Osaka (Giappone)

commerciale, in grado non solo di trasportare la posta, ma anche le merci ed i passeggeri. Nell'aprire nuove rotte verso il mondo, si dimostrano capacità tecnologica nonché blasone ed orgoglio nazionale, oltre alla possibilità di assicurarsi scambi commerciali rapidi per muovere il primo passo verso quella dimensione mondiale globalizzata che ci è nota. Infatti, nel 1919 Etienne Poulet raggiunse l'Indocina con un volo lungo 47 giorni mentre gli inglesi Ross e Kevin Smith, collegheranno Londra a Sidney, evitando i monsoni, in 28 giorni. In Italia la fine della guerra comporta fermento: D'Annunzio ed i suoi seguaci, "traditi" dalle promesse degli alleati e da Roma, rivendicano l'italianità di Fiume. Inoltre i civili, reduci di guerra, faticano a trovare una dimensione sociale ed economica mentre la crisi imperante, incipisce gli umori e genera profondo malcontento. Ricordiamo Enzo Ferrari piangente nel Parco del Valentino a Torino... In questo contesto, si cerca di comporre la squadra che vo-



Tokyo: Ferrarin, Masiero, un ufficiale dell'aeronautica italiana e due notabili giapponesi.



1920. Dehli (India)



1920. Pechino (Cina)

lerà da Roma a Tokyo anche per inorgogliare e risollevarre l'animo frustrato degli italiani e ricominciare a costruire un nuovo futuro; D'Annunzio sarebbe stato a capo di una formazione di cinque SVA-9 e da quattro bombardieri Caproni pilotati da valorosi aviatori della grande guerra con cui esaltare l'onore italiano. Nel 1919, in questo fermento, Ferrarin e Masiero si proposero volontari per questa missione che, va ricordato, avrebbe basato il proprio tragitto grazie al senso di orientamento e la capacità di improvvisare e di leggere le poche carte geografiche allora disponibili. Nel mentre, due piroscavi italiani, Nippon ed Orsolo, partirono alla volta dell'estremo oriente per garantire un supporto logistico. Vi furono alcuni viaggi esplorativi ma, i velivoli impegnati, non riuscirono ad andare lontano. Era indispensabile un'avanscoperta che preparasse il viaggio della successiva squadriglia. Ricordiamo che, via terra, una rotta similare era già stata aperta: nel 1907 il principe Scipione Borghese, il giornalista Luigi Barzini e lo chauffeur-meccanico Ettore Guizzardi a bordo di una Italia, 35/45 hp, portarono a termine, vincendolo, il raid Pechino-Parigi, gara che intendeva dimostrare l'affidabilità dell'automobile nella conquista del mondo. Il 14 febbraio, alle ore 11.00 dall'aeroporto di Roma Centocelle due Ansaldo SVA9 decollano alla volta di Tokyo in avanscoperta. Sono pilotati dai giovani Arturo Ferrarin e Guido Masiero affiancati rispettivamente dai meccanici motoristi Gino Capannini e Roberto Maretto. Ferrarin dovette pilotare un aereo malconcio: qualche giorno prima della partenza, l'aereo che avrebbe dovuto accompagnarlo, atterrò malamente danneggiandosi. Ai comandi non era Arturo ma un non ben precisato conoscente. Per evitare strali e più severi provvedimenti, Ferrarin si autoaccusò del disastro e solo per l'intercessione dello zio Francesco, salvò la sua missione venendogli affidato un aeroplano che aveva combattuto la prima guerra mondiale ed era stato adattato al meglio. L'aereo, in volo, piegava da un lato, il motore erogava 180 cavalli dei 220 previsti ma, proprio per questo handicap, in velocità si logorerà di meno. Lo SVA è un aereo leggero da ricognizione, può raggiungere i 220 km/h di velocità massima e, durante la trasvolata vedrà il pilota impegnato ad interpretare le mappe ed il territorio, a sorvegliare

l'efficienza del motore con pochi strumenti: un contagiri, un manometro olio, l'indicatore del carburante e, nell'aereo di Arturo, una bussola smontata da un Sopwith Camel dopo



31 maggio 1920. Tokyo: missione compiuta

la guerra. La lotta contro il clima non sempre benevolo sarà impari e, nel mentre del volo, il meccanico riposerà: appena atterrati sarà suo compito eseguire la manutenzione e la messa a punto dell'aeroplano per il giorno successivo. Il volo si svolse in una trentina di tappe, effettuando soste in Albania, Grecia, Siria, Iraq, Iran, Pakistan, India, Myanmar (ex Birmania), Thailandia, Vietnam, Cina, Corea e Giappone. Non sarà una facile missione: Masiero dovrà percorrere dei tratti di percorso in nave o treno, con aereo appresso e solo Ferrarin riuscirà a viaggiare in volo aereo per tutta la distanza, sostituendo il motore e cambiando velivolo a Rangon (Myanmar). Mano mano che il raid procedeva, gli equipaggi venivano acclamati dalla folla che, informata del raid, attendeva esultante l'arrivo dei pionieri dell'aria soprattutto in Cina con moltissime manifestazioni di tripudio. A Canton, dopo un atterraggio fortunoso di entrambi gli equipaggi, alla ripartenza Ferrarin sfiorerà il tetto di un edificio mentre Masiero, nella medesima manovra, andrà ad impattarvi causando danni all'aereo e proseguendo una porzione di viaggio a bordo di una nave con aeroplano al seguito. I due aerei si riuniranno, finalmente, nella tappa da Seul a Osaka che raggiungeranno il 29 maggio 1920. Nell'ultima tappa, seppur disturbati dalla nebbia raggiungeranno Tokyo, il 31 maggio 1920 con Masiero per primo ad atterrare seguito dal nostro Icaro vicentino. Oltre ai grandi onori che furono tributati, gli equipaggi furono ricevuti dalla regina che, con uno speciale protocollo, poté conversare in lingua francese. Ma... in Italia? La stampa non seguì il viaggio dei nostri ragazzi finché non furono prossimi alla metà. La missione ufficiale dei nostri eroi doveva essere da apripista alla missione ufficiale che, invece, si era fermata per guasti a Calcutta mentre, in Iran, l'equipaggio Grassa e Gordesco perse la vita per una "piantata" del motore che portò il velivolo a schiantarsi contro un edificio. Insomma, ufficialmente si trattò di un fallimento e la notizia fu tenuta in secondo piano visti i fermenti reazionari, scioperi, lotta sociale fino a che si compì il raid: onestamente v'era bisogno di ben altre notizie per rinfocolare lo spirito e l'orgoglio patrio. Gli aerei della missione furono donati al Giappone mentre alcuni documenti attesterebbero la vendita degli aerei per ripagare parte delle spese. Gli equipaggi ritornarono in patria sulla nave Pilsna del Lloyd Triestino: Ferrarin e Masiero in prima classe, i motoristi in terza e, ironia della sorte, con viaggio pagato di tasca propria. Sbarcati a Brindisi, un emissario delle forze armate comunicò ai ragazzi che non ci sarebbero stati festeggiamenti e che si levassero dalla testa onori o tributi. In realtà, sbarcato a Venezia Ferrarin, fu poi acclamato come eroe nella nativa Thiene e, di lì a poco, ricevette dal re l'onorificenza di "Commendatore dell'Ordine Equestre della Corona d'Italia". Il 15 novembre 1920 si congedò e rimase collaudatore presso l'Ansaldo. Nell'ottobre del 1922 vinse la Gran Coppa d'Italia, disputata sul circuito



30 maggio 1920. Osaka (Giappone)  
Sopra, 1920. Pechino (Cina) Residenza Imperiale del Palazzo d'Estate



## CONSIGLIO DIRETTIVO 2018-2020

**Presidente:** Alessandro Rossi

**Vice Presidente:** Carlo Studlick (dimissionario)

Pierangelo Camparmò (dimissionario)

**Tecnico ASI auto:** Michele Zoppi

**Commissario tecnico moto:** Massimo Zini (dimissionario)

**Consiglieri:** Gianni Codiferro (dimissionario)

Luigi Dal Pozzolo (dimissionario)

Diego Filippi (dimissionario)

Pietro Bonanno

**Segretaria:** Sonia Novella

**Sito internet:** [www.historic.it](http://www.historic.it) - **Facebook:** <https://www.facebook.com/eventi.historic>



Sesto San Giovanni-Malpensa-Bologna-Ghedi, pilotando un Ansaldo Postale e ciò, a dispetto delle drammatiche condizioni metereologiche. Nel 1928, pilotò con Carlo del Prete un idrovolante Savoia-Marchetti conquistando il primato mondiale di distanza, volando senza scalo da Roma al Brasile. Tutti i vip dell'epoca volevano provare l'ebrezza del volo al suo fianco. Da civile, i rapporti con l'aeronautica militare e, in particolare con Italo Balbo, rimasero di rispetto ma scarsa simpatia. Ferrarin fu chiamato a disputare dal reparto Alta Velocità di Desenzano (VR), con poca fortuna, la coppa Schneider nel 1926 e nel 1927. Nel 1931 si sposò con Adelaide Castiglioni da cui nasceranno Carlo (1934) e Roberto (1938). Nel 1935 fu alla guida dell'idrovolante in cui perse la vita Edoardo Agnelli, padre di Gianni e Umberto: durante

l'ammiraggio a Genova, il Savoia Marchetti S80 toccò un tronco con galleggiante. Pur stabilizzando l'aereo, in un momento di panico, l'erede Agnelli si alzò dal posto scoperto a fianco del pilota e fu colpito alla testa da una pala d'elica ancora in movimento, causandone la morte. A seguito di questo incidente l'aereo fu modificato ma si trattò di una leggerezza ingegneristica che dimostra l'approccio ancora pionieristico alla materia. Arturo continuò l'attività di collaudatore fino al 18 luglio 1941 quando, a Guidonia, durante un volo del prototipo SAI Ambrosini 107, accortosi di un danno strutturale al carrello, nel tentare l'atterraggio di emergenza, mandò l'aereo in stallo e precipitò senza lasciare scampo al valente pilota. Gli eroi della traversata Roma-Tokyo perirono a poco distanza gli uni dagli altri: Gino Capannini (motorista di Arturo) morì con Italo Balbo a Tobruk il 28 giugno 1940, Roberto Maretto il 07 febbraio 1942 e infine Guido Masiero in un volo di collaudo di un Macchi MC 202 il 24 novembre 1942. Nel 1970 un Boeing 747 cargo dell'Alitalia (I-DEMME) e nel 1996 un Boeing 767 sempre Alitalia (I-DEIL) sono nominati "Arturo Ferrarin" quale tributo del nostro eroe thienese. Vi fu un altro eroe dell'aria vicentino, Tommaso Dal Molin di Altissimo, secondo classificato alla coppa Schneider del 1929 e a cui è dedicato l'aeroporto di Vicenza.

Ma questa è un'altra storia della nostra terra che tratteremo in futuro. **Diego Filippi**

*Foto storiche tratte dal libro "La vita e le imprese di A. Ferrarin" di Alberto Bertoni - Macchione Editore, 1995*

### AVVISO

In data 19 giugno 2020 presso la sede i Consiglieri in carica e dimissionari hanno deliberato la data per l'assemblea elettiva e del rendiconto 2019 del nostro Club. Si attendono eventuali candidature per il prossimo triennio. Vi aspettiamo il 18 ottobre 2020 presso Schio Hotel. (Allegate lettere di convocazione).

### PROSSIMI EVENTI

Il nostro socio Claudio Bellot del Club Frecce Tricolori Vicenza ci invita a una gita il 25 luglio a Maranello per visitare il Museo Ferrari. Per prenotazioni: 329 4154614

**25 luglio: "SPIDER al mare" - iscrizioni urgenti in segreteria.**

Causa COVID gli eventi programmati Historic Tour n.7 e Conferenza Laverda sono stati spostati rispettivamente al 6 Settembre e al 14 Novembre 2020 (vedi locandine in basso).



**La quota di partecipazione comprende:**  
Viaggio AIR con pullman gran turismo.  
**Assicurazione:**  
Moto e Auto Pass - combinato Modena + Maranello. (Pass combinato intorno € 24,00, minori accompagnati dai genitori € 10,00)  
**Importo solo viaggio:** (da sommare al costo per il Ferrari Pass)  
sulla base di 20 partecipanti € 35,00  
sulla base di 10 partecipanti € 25,00  
Incontro con dom 12 luglio. Coloro che  
hanno già dato la preadesione, sono pregati di dare  
conferma e versare la relativa quota che sarà restituita  
quando la gita non venga fatta).

La quota di partecipazione comprende il  
necessario per il viaggio di 20 partecipanti -  
Costo Cell.3294154614 Sig Claudio Bellot



Il Presidente  
Claudio Bellot



**Historic Club Schio - [www.historic.it](http://www.historic.it)**

36015 Schio (VICENZA) - Casella Postale 156

C.F. 92007370247 - [info@historic.it](mailto:info@historic.it)

Bollettino POSTALE C/C num. 000012440368

Bonifico BANCARIO - Codice IBAN:

IT03 Z076 0111 8000 0001 2440 368

**Consiglieri:** Gianni Codiferro (dimissionario)

Luigi Dal Pozzolo (dimissionario)

Diego Filippi (dimissionario)

Pietro Bonanno

**Segretaria:** Sonia Novella

**Sito internet:** [www.historic.it](http://www.historic.it) - **Facebook:** <https://www.facebook.com/eventi.historic>

## HISTORIC TOUR N° 7 "COLLI BERICI"



Il Tour che vi proponiamo rientra tra i 13 itinerari raccolti nel libro "Historic Tour: emozioni da guidare sulle strade del nostro paese" e raccomandato dalla Regione Veneto in collaborazione con il Club ASI del Veneto. L'escursione, studiata e finalizzata a promuovere dalla Regione Veneto e dalla Città di Vicenza il nostro territorio, è, al contempo, vuole spronare tutti coloro che amano viaggiare con auto e moto storiche... per farvi immergere nelle antiche tradizioni e mettere, tra storia, strada e buon cibo!

L'itinerario parte da Vicenza e si snoda verso il centro storico del Santuario di Monte Berico di Vicenza e, dopo la visita al Museo Storico del Risorgimento e della Resistenza, seguita da un breve rinfresco, prosegue attraversando i colli in un percorso panoramico che tocca i comuni di Arcugnano, Zovencedo, Moggio e Gragnano arrivando a San Germano del Garda dove si sosterà per pranzo. Il tour riprende poi in direzione Longone, ammirando due belle chiese che si trovano a Vicenzina: la Villa di Ferro e la Villa Fracanzan Piovene. Dopo aver attraversato il comune di Orgiano si arriva a Bagnoli di Longone dove visiteremo la prestigiosa Villa Pisani Bonetti progettata dall'architetto Andrea Palladio.

8.30 - 9.00: Ritrovo per accreditamenti, verifica e iscrizioni presso Ristorante "Sette Santi" a Monte Berico.

9.30: Partenza a piedi (900 mt) per visita al Museo Storico del Risorgimento e della Resistenza (ex Villa Guiccioli).

10.45: Visita guidata al Museo (visita guidata di un'ora circa).

10.45: Ritorno presso il parcheggio e breve pausa al "Sette Santi".

11.00: Partenza per il ristorante "Sette Santi" a Monte Berico.

12.45: Arrivo in località San Germano del Garda.

13.30: Partenza con passaggio per la "Villa Fracanzan Piovene" a Orgiano, in direzione di Bagnoli.

16.00: Arrivo presso la "Villa Pisani Bonetti" dell'architetto Andrea Palladio (visita guidata).

17.00: Foto di gruppo all'ingresso della Villa a conclusione dell'evento.

Per partecipare all'evento è necessario contattare la segreteria del Club: Tel. 0445 526758 | E-mail: [eventi@historic.it](mailto:eventi@historic.it).

Prezzo: la partecipazione al Club mercoledì 9.00-12.00 o giovedì 15.00-18.30

PRENOTAZIONE OBBLIGATORIA: quanto prima, fino ad esaurimento posti

<https://www.facebook.com/events/639480280565306/>



## Historic Club Schio presenta: Laverda, i Favolosi Anni '70

### L'epopea delle maxi moto



#### Presentazione del libro "Laverda 750, la Diva"



#### Sabato 14 Novembre 2020 ore 17,00 Schio - Hotel Noris, Viale dell'Industria, 125

Intervengono l'Ing. Piero Laverda e l'Ing. Giovanni Laverda

Seguirà per chi lo desidera una cena conviviale presso il ristorante dell'Hotel. Prenotazione obbligatoria T. 0445 526758.



Archivio Storico  
Laverda  
Breganze  
Associazione  
culturale

**Tecnico ASI Sede Schio:** Via dell'Industria Pala Campagnola L. Romare (per consultazione Biblioteca) **Mercoledì** ore 21,00 - 22,30

**Segreteria Schio:** **Tel/Fax 0445 526758** - Via Veneto 2/c - zona industriale

**Mercoledì** dalle 9,00 alle 12,00 **Giovedì** dalle 15,00 alle 18,30

**Ufficio Vicenza:** Tel. 348 6359282 Via E. Fermi 233 al primo piano presso ACI

Automobile Club Vicenza - **Martedì** 9,00/13,00 - 13,30/16,00

**Ricevi l'invito ai nostri eventi via mail:**

Iscriviti alla newsletter nel nostro sito alla pagina:  
[www.historic.it/newsletter.asp](http://www.historic.it/newsletter.asp)

